



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 39]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 31, 2017/माघ 11, 1938

No. 39]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 31, 2017/MAGHA 11, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 20 जनवरी, 2017

सं.टीएएमपी/66/2016-वीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, डीबीओएफटी आधार पर लिंकिड कार्गो (पीओएल को छोड़कर) के प्रहस्तन के लिए, विशाखापत्तनम पत्तन की आन्तरिक बंदरगाह के उत्तरी भुज में पूर्वी क्वे बर्थ (ई क्यू -10) के लिए दरमानों को अधिसूचित करने के लिए एवीआर इन्फ्रा प्रा. लि. से प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं.टीएएमपी/66/2016-वीपीटी

एवीआर इन्फ्रा प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

कोरम :

(i) श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2017 के दूसरे दिन पारित)

यह मामला डीबीएफओटी आधार पर लिंकिड कार्गो प्रहस्तन (पीओएल उत्पाद को छोड़कर) के लिए विशाखापत्तनम की आन्तरिक बंदरगाह की उत्तरी भुज में पूर्वी क्वे बर्थ(ईक्यू-10) के दरमानों को अधिसूचित करने के लिए एवीआर इन्फ्रा प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव के बारे में है।

2.1. एवीआर इन्फ्रा प्राइवेट लिमिटेड (एआईपीएल) ने 27 अक्टूबर, 2016 को अपने पत्र में अपने दरमानों को अधिसूचित करने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध किया है। एआईपीएल के प्रस्ताव के मुख्य बिन्दुओं का सारांश इस प्रकार है:

- (i) एवीआर ने विषयगत परियोजना का निर्माण कार्य पूरा कर लिया है तथा 28 सितंबर, 2016 से वाणिज्यिक प्रचालन कार्य शुरू करने के लिए कार्य- सम्पन्नता संबंधी प्रमाण पत्र प्राप्त कर लिया है।
- (ii) प्रशुल्क आदेश, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं 21 दिनांक 24.2.2009 के तहत प्रकाशित किया जा चुका है। दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमा स्तर, प्रासंगिक वर्ष के थोक मूल्य सूचकांक में मुद्रास्फीति के विचलन के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (iii) प्राधिकरण ने, 08 अप्रैल 2016 की अधिसूचना सं. टीएएमपी/12/2008-विविध के अंतर्गत प्रासंगिक वर्षों के लिए थोक मूल्य सूचकांकों के आधार पर वृद्धि घटक लागू करने का प्रावधान किया है। 01 जनवरी, 2009 से आरंभ होने वाले आरंभिक वर्ष के लिए लागू किए जाने वाला वृद्धि घटक 27.49 प्रतिशत है। तत्पश्चात 01 जनवरी, 2009 से आरंभ होने वाले आरंभिक वर्ष के लिए लागू किए जाने वाला वृद्धि घटक 27.49 प्रतिशत है। तत्पश्चात 01 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च, 2017 तक की अवधि के लिए लागू प्रशुल्क में वृद्धि की जाएगी तथा दरमान प्रस्तुत किए गए हैं।
- (iv) प्राधिकरण की प्रशुल्क अधिसूचना दिनांक 24 फरवरी, 2009 के खंड 10.2 में यथा अपेक्षित दरमान अधिसूचित किए जाएं।
- (v) वर्तमान दरमानों में भंडारण प्रभार रु./प्रति मीट्रिक टन की दर के आधार पर वर्णित हैं तथापि लिंक्रिड बल्क भंडारण व्यापार कार्य में भंडारण प्रभार रु./मी.टन/माह की दर के आधार पर लगाए गए हैं। इसके अलावा लिंक्रिड बल्क भंडारण व्यापार कार्य में निशुल्क अवधि की कोई संकल्पना नहीं की गई है। एआईपीएल ने विशाखापत्तनम बंदरगाह तथा प्राधिकरण को भंडारण प्रभार के लिए लागू दरमानों में आशोधन करने का अनुरोध किया है।

2.2. एआईपीएल ने कथित परियोजना के लिए लागू करने के लिए निम्नलिखित अधिकतम सीमा स्तरीय निम्नलिखित दरों का उल्लेख किया है तथा उन्हें अधिसूचित करने का अनुरोध किया है:

(i) वर्थ किराया प्रभार :

क्रम सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका कोई भाग	
		विदेशगामी पो(रु. में)	तटीय पोत(रु. में)
1.	कास्टिक सोडा, बायो डीज़ल, खाद्य तेल और रसायन वहन करने वाले पोत	1.71	1.30

(ii) लिंक्रिड बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार :

क्रम सं.	वस्तु	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क)	कास्टिक सोडा	प्रति मीट्रिक टन	48.32	29.07
(ख)	बायो डीज़ल	प्रति मीट्रिक टन	48.32	29.07
(ग)	खाद्य तेल	प्रति मीट्रिक टन	48.32	29.07
(घ)	रसायन	प्रति मीट्रिक टन	48.32	29.07

(iii) भंडारण प्रभार :

विवरण	दर: प्रति मी. टन प्रति दिन (रुपयों में)
निशुल्क अवधि के पश्चात प्रथम सप्ताह	10.07
प्रथम सप्ताह के पश्चात	12.75

उपर्युक्त प्रशुल्क सीमाएं प्रत्येक वर्ष थोक मूल्य सूचकांक में विचलन के आधार पर संशोधित की जाएंगी। ये संशोधन 01 जनवरी से प्रारंभ और 31 दिसंबर को समाप्त होने वाले प्रासंगिक वर्ष के थोक मूल्य सूचकांकन में विचलन के 60 प्रतिशत के आधार पर किया जाएगा।

3.1. प्रस्ताव की आरंभिक जांच पर एआईपीएल से हमारे पत्र दिनांक 22 नवम्बर, 2016 के द्वारा निम्न बिंदुओं पर जानकारी और स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था :

- (i). प्रस्तावित दरमानों को अभिशासित करने वाली शर्तों सहित कथित अप्रक्रिय प्रशुल्क आदेश में यथाधिसूचित दरमानों का पूर्ण विवरण।
- (ii). वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने की सही-सही तिथि।
- (iii). स्वतंत्र अभियंता से कार्य सम्पन्न होने से संबंधित प्रमाण पत्र की एक प्रति।

3.2. हमारे 22 नवम्बर, 2016 के पत्र के प्रत्युत्तर में एआईपीएल ने अपने ई मेल दिनांक 24 नवम्बर, 2016 के अंतर्गत निम्नानुसार उल्लेख किया है:

- (i). एआईपीएल ने उपर्युक्त संदर्भित परियोजना कार्य पूरा कर लिया है और 28 सितंबर, 2016 से वाणिज्यक कार्य आरंभ करने से संबंधित प्रमाण पत्र प्राप्त कर लिया है। कार्य सम्पन्न होने से संबंधित प्रमाण पत्र की प्रति प्रस्तुत की गई है।
- (ii). विषयगत परियोजना के लिए, प्राधिकरण द्वारा प्रथम प्रशुल्क आदेश अधिसूचना सं 21 दिनांक 24 फरवरी, 2009 को जारी किया गया था। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि अधिकतम सीमा स्तरीय प्रशुल्क थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) में 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के बीच होने वाले उत्तर-चढ़ाव के मुद्रास्फीती के 60 प्रतिशत तक सूचकांकित किया जाएगा। वर्ष 2016-17 के लिए लागू किए जाने वाला अप्रक्रिय प्रशुल्क आधार घटक 35.08 प्रतिशत है।
- (iii). वर्ष 2016-17 के लिए लागू समंजित प्रशुल्क के साथ दरमान संलग्न है।
- (iv). एआईपीएल ने अपने उपर्युक्त पत्र के माध्यम से प्राधिकरण को ये दरमान, परियोजना के वाणिज्यक प्रयोग के लिए आरंभ करने के लिए, तुरंत अधिसूचित करने को अनुरोध किया है।

4. एआईपीएल के पत्र दिनांक 24 नवम्बर, 2016 की प्रति वीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 29 नवम्बर, 2016 को अपनी टिप्पणी देने के लिए भेज दी गई थी वीपीटी ने दिनांक 9 दिसंबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत उल्लेख किया है कि एआईपीएल का प्रस्ताव सही है अतः वीपीटी को इस पर कोई टिप्पणी नहीं देनी है।

इसके अतिरिक्त वीपीटी ने स्वीकार किया है कि विषयगत परियोजना के स्वतंत्र अभियता मै. यूआरएस स्कॉट विल्सन इंडिया प्रा. लि. ने प्रमाणित किया है कि परियोजना पूरी हो गई है तथा 28 सितंबर, 2016 से वाणिज्यक गतिविधियों के लिए तैयार है तथा विषयगत टर्मिनल को वाणिज्यक प्रचालन शुरू करने की प्रतीक्षा की जा रही है।

5. वीपीटी बोर्ड और एआईपीएल के बीच हुए रियायत करार की प्रति हमारे पास उपलब्ध है। रियायत करार के अनुसार वीपीटी ने पूर्वी क्वे वर्थ-10 जो विशाखापत्तनम बंदरगाह की उत्तरी भुज में स्थित है के विकास के लिए परियोजना, डीवीओएफटी आधार पर लिक्विड कार्गो (पीओएल उत्पाद छोड़ कर) के प्रहस्तन के लिए मै. एवीआर इन्फ्रा प्रा. लिमिटेड को सौंप दी है। वीपीटी के साथ दिनांक 16 अगस्त, 2010 को करार पर हस्ताक्षर किए गए थे और यह करार रियायत- करार होने की तिथि से 30 वर्ष तक के लिए वैध हैं।

6.1. इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 फरवरी, 2009 को ईक्यू -10 वर्ष पर लिक्विड कार्गो और रसायन के प्रहस्तन के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव विशाखापत्तनम बंदरगाह की उत्तरी भुज में वीओटी आधार पर किए जाने के बारे में एक आदेश सं. टीएएमपी/17/2008 वीपीटी जारी किया था जो भारत के राजपत्र असाधारण(भाग-III खंड-4) में 24 फरवरी, 2009 को राजपत्र सं. 21 पर प्रकाशित किया गया था।

6.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.9.1 तथा एमपीटी एक्ट की धारा 48 में किए गए उल्लेख के अनुसार अप्रक्रिय प्रशुल्क निर्धारण के लिए निजि प्रचालक, वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने से पूर्व उच्चतर स्तरीय दरमान अधिसूचित करने का अनुरोध करेगा तथा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.9.2. के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा तय किए जाने वाले दरमान पत्तन के निए निर्धारित उच्चतर सीमा स्तर

के अनुरूप होंगे तथा खंड 2.8 में उल्लेखित सूचकांकन के अनुसार बोली प्रलेख में शामिल किए जाएंगे। ये दरमान और निबंधन शर्तें प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित की जाएंगी जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अपेक्षित है।

6.3. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में महापत्तनों पर पीपीटी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के लिए प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति के थोक मूल्य सूचकांक में विचलन के अधिकाधिक 60 प्रतिशत तक सूचकांकित किया जाएगा जो 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 01 जनवरी के मध्य होगा तथा समंजित प्रशुल्क प्रासंगिक वर्ष की 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च से लागू हो जाएगा।

6.4. अपक्रंट प्रशुल्क हेतु बेस वर्ष और तदनुसार 01 अप्रैल, 2016 से प्रभावी वार्षिक वृद्धि की सूचना वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को हमारे पत्र टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 12 अप्रैल, 2016 द्वारा भेज दी गई थी।

6.5. संदर्भगत सुविधा के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 12 फरवरी, 2009 के अपक्रंट प्रशुल्क आदेश में खंड 5 (दरमानों की अनुसूची(2) से (4) के सामान्य नोट) के अनुसार 01 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के मध्य मुद्रास्फीति के थोक मूल्य सूचकांक के विचलन के 60 प्रति तक ही सूचकांकित किया जाना है। तदनुसार इस मामले में दरमानों में खंड 5 के साथ पठित हमारे 12 अप्रैल, 2016 के पत्र के संदर्भ में 35.08 प्रतिशत वृद्धि घटक लागू किया जाना है।

7.1. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उजागर होती है :

- (i) इस प्राधिकरण ने, विशाखापत्तनम बंदरगाह की उत्तरी भुज में वीओटी आधार पर ईक्यू -10 वर्ष पर लिक्विड कार्गो और रसायन के प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के बारे में एक आदेश सं. टीएएमपी/17/2008 वीपीटी दिनांक 12 फरवरी, 2009 को जारी किया था जिसे भारत के राजपत्र असाधारण(भाग-III खंड-4) में 24 फरवरी, 2009 को राजपत्र सं.21 पर प्रकाशित किया गया था।
- (ii) वीपीटी ने पूर्वी क्वे वर्थ-10 जो विशाखापत्तनम बंदरगाह की उत्तरी भुज में स्थित है के विकास के लिए परियोजना डीवीओएफटी आधार पर लिक्विड कार्गो (पीओएल उत्पाद छोड़कर) के प्रहस्तन के लिए मै. एवीआर इनफ्रा प्रा. लिमिटेड को सौंप दी है। वीपीटी के साथ दिनांक 16 अगस्त, 2010 को करार पर हस्ताक्षर किए गए थे और यह करार रियायत- करार होने की तिथि से 30 वर्ष तक के लिए वैध हैं।
- (iii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.9.1 में किए गए उल्लेख के अनुसार अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए निजि प्रचालक, वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने से पूर्व उच्चतर स्तरीय दरमान अधिसूचित करने का अनुरोध करेगा। तदनुसार, एआईपीएल ने प्राधिकरण से, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार दरमानों को अधिसूचित करने के लिए अनुरोध किया है।
- (iv) जैसा कि एपीआईएल ने सूचित किया है, प्रचालक ने उपर्युक्त संदर्भित परियोजना कार्य पूरा करने और 28 सितंबर, 2016 से वाणिज्यक कार्य आरंभ करने से संबंधित प्रमाण पत्र प्राप्त कर लिया है। कार्य सम्पन्न होने से संबंधित प्रमाण पत्र की प्रति प्रस्तुत की गई है। वीपीटी ने भी पुष्टि की है कि विषय गत परियोजना के स्वतंत्र अभियंता ने परियोजना को प्रमाणित किया है और 28 सितंबर, 2016 से वाणिज्यक प्रचालनों के लिए इसे उपर्युक्त घोषित किया है। एआईपीएल और वीपीटी द्वारा रिपोर्ट की स्थिति के आधार पर यह प्राधिकरण दरमानों से संबंधित एआईपीएल के इस प्रस्ताव को अधिसूचित करने के लिए जो फरवरी, 2009 में अनुमोदित किए गए थे अधिसूचित करता है वशर्ते अनुमोदित दरों का थोक मूल्य सूचकांक के 60 प्रतिशत की सीमा स्तर तक सूचकांकन के आधार पर, समंजन कर लिया जाए।
- (v) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.9.2. के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा तय किए जाने वाले दरमान पत्तन के लिए निर्धारित उच्चतर सीमा स्तर के अनुरूप होंगे तथा पूर्वोक्त उल्लेखित सूचकांकन के अनुसार बोली प्रलेख में शामिल किए जाएंगे। वीपीटी और एआईपीएल के बीच हुए रियायत करार के अनुच्छेद 8.1, रियायत करार के अनुसार उत्तरी भुजा के आंतरिक हावर में ईक्यू 10 वर्ष पर प्रशुल्क का लगाया जाना अभिशासित करता है। रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 के अनुसार रियायत ग्राही अर्थात् एआईपीएल परिशिष्ट-12 के तौर पर संलग्न प्रशुल्क अधिसूचना के अनुसार परियोजना की सुविधाओं और सेवाओं के उपभोक्ताओं से प्रशुल्क वसूल करने का पात्र है। पाया गया है कि रियायत करार के परिशिष्ट-12 प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/17/2008-वीपीटी दिनांक 12 फरवरी, 2009 द्वारा अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क के अधिसूचित विवरण का संदर्भ प्रदान करता है।

(vi). एआईपीएल का प्रस्ताव सही है अतः वीपीटी को इस पर कोई टिप्पणी नहीं देनी है। विषयगत परियोजना के स्वतंत्र अभियता मैं यूआरएस स्कॉट विल्सन इंडिया प्रा. लि. ने अपने प्रोविजनल सम्पन्नता प्रमाण पत्र में प्रमाणित किया है कि परियोजना पूरी हो गई है तथा 28 सितंबर, 2016 से वाणिज्यक गतिविधियों के लिए तैयार है तथा विषयगत टर्मिनल को वाणिज्यक प्रचालन शुरू करने के लिए परंपरागत तौर पर अपेक्षित अधिसूचना की प्रतीक्षा की जा रही है।

(vii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.8 के तहत 12 फरवरी, 2009 के अपक्रंट प्रशुल्क आदेश में निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क के सूचकांकन के संदर्भ में यह बात ध्यान देने योग्य है कि एआईपीएल ने प्रस्तावित दरमानों का प्रारूप प्रस्तुत करते समय 01 जनवरी, 2008 को आधार वर्ष माने हुए प्रशुल्क सीमा पर 35.08 प्रति का वृद्धि घटक लागू किया है। इस संबंध में कथित अपक्रंट प्रशुल्क आदेश के पैरा 10.1 और अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क आदेश में दरमानों की अनुसूची (2) से (4) के सामान्य नोट में उल्लेख किया गया है कि प्रशुल्क सूचकांकन 01 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के मध्य मुद्रास्फीति के थोक मूल्य सूचकांक के विचलन के 60 प्रति तक ही सूचकांकित किया जाएगा। चूंकि आदेश और सामान्य नोट में विस्तृत रूप से उल्लेखित है कि थोक मूल्य सूचकांक वृद्धि के लिए आधार वर्ष 01 जनवरी 2008 होगा, 01 जनवरी, 2008 को आधार वर्ष के तौर पद मानते हुए सूचकांकित दरमान निकालने के लिए एआईपीएल ने 35.08 प्रतिशत के वृद्धि घटक पर विचार किया है। यह प्राधिकारण के पत्र सं. टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 12 अप्रैल, 2016 के पत्र में घोषित वृद्धि घटक के अनुसार है तथा सही पाया गया है।

(viii) देखाने में आया है कि लागू किए जाने वाले वृद्धि घटक के परिप्रेक्ष्य में फरवरी 2009 के आदेश में अधिसूचित प्रशुल्क मदों में परिवर्तन हो सकता है। तत्पाश्चातिक वर्षों में भी 01 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के मध्य मुद्रास्फीति के थोक मूल्य सूचकांक के विचलन के 60 प्रति तक सूचकांकन आदेश सं. टीएएमपी/17/2008-वीपीटी दिनांक 12 फरवरी, 2009 के के संदर्भ में अनुमोदित प्रशुल्क अनुसार किया जाना है नकि न कि इस आदेशमें अनुमोदित सूचकांकित दरमानों के संदर्भ में। एआईपीएल द्वारा सामान्य नोट की अनुसूची (2) से (4) को अनुसूची 24 फरवरी, 2009 के आदेश में अनुमोदित सामान्य नोट को रखने से संबंधित सामान्य नोट को स्थिति को स्पष्ट करने की दृष्टि से तदनुरूप आशोधित किया जाता है। ऐसा, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के तहत अभिशासित ऐसे प्रचालन करने वाले अन्य वीओटी प्रचालकों के दरमानों में किए गए निर्धारण के अनुरूप है।

(ix) 12 फरवरी, 2009 के आदेश के दरमानों में अनुमोदित दरों को लागू करने के लिए अभिशासित करने वाली अन्य शर्तें यथावत् ही रहेंगी बशर्ते :

(क) भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 11 नवंबर, 2014 के पत्र के अंतर्गत पत्र सं. पीटी/11033/51/2014-पीटी दिनांक 04 सितंबर, 2014 के साथ महापत्तनों पर तटीय पोतों के लिए प्राथमिकता पर दिशानिर्देशों की एक प्रति इस कार्यालय को भेजी है। तदनुसार, प्रधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/ 52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवंबर, 2014 को सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में निर्धारित तटीय पोतों की परिभाषा के स्थान पर निम्न परिभाषा दी है :

“तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पतन अथवा स्थान से भारत में किसी पतन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पतन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

इसलिए एआईपीएल द्वारा प्रस्तावित तटीय पोतों की परिभाषा को 'तटीय पोत' की परिभाषा के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है।

(ख) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीओसीपीटी द्वारा तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती प्रभारों के लगाए जाने के संबंध में मांगी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के परिप्रेक्ष्य में पोत परिवहन महानिदेशालय की सिफारिशों के आधार पर एक आदेश सं. टीएएमपी/53/2015 वीओसीपीटी दिनांक 29 सितंबर, 2015 पारित किया गया था। इस कथित आदेश में अनुमोदित प्रावधानों में, आदेश सं. टीएएमपी/53/2015 - वीओसीपीटी के अंतर्गत पुनः संशोधन किया गया था। यह आदेश सभी महापत्तन न्यासों के लिए अनुकरणीय है। इस आदेश के पश्चात पोत परिवहन महानिदेशालय ने दिनांक 20 मई, 2016 को एक पत्र सं. एसडी-9सीएचएआरटी(309)/2016 जारी किया है जिसमें 26 नवंबर, 2015 के आदेश में अनुमोदित प्रावधानों को

स्पष्ट किया गया है। तदनुसार प्राधिकरण द्वारा भी 26 नवंबर, 2015 के आदेश में निर्धारित पैरा 9(ए) (ii) तथा 10(ii) के प्रावधानों में मामूली परिवर्तन करते हुए स्पष्टीकृत आदेश जारी किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित प्रावधान, एआईपीएल के दरमानों में तदनुसार वर्तमान आदेश में अद्यतित कर दिए गए हैं।

(ग) बहिंगमन प्राथमिकता/बर्थ प्राथमिकता प्रभार के लिए एआईपीएल ने एक सामान्य शर्त का यह कहते हुए प्रस्ताव किया है कि इस संबंध में बहिंगमन प्राथमिकता और बर्थ प्राथमिकता के लिए दरें और शर्तें सरकारी दिशानिर्देशानुसार तथा वीपीटी के दरमानों अभिशासित की जाती हैं। यह निर्धारण बोलियां आमंत्रित करते के लिए, वीपीटी के लिए 12 फरवरी, 2008 के आदेश में अनुमोदित अपक्रंत प्रशुल्क दरमानों के अनुसार है। अब वर्तमान प्रक्रिया, दरमानों को, बीओटी प्रचालक के नाम पर अधिसूचित करना है। अतः वीपीटी के दरमानों के साथ बहिंगमन प्राथमिकता/बर्थ प्राथमिकता प्रभार को जोड़ने से बीओटी प्रचालक के लिए दरमान लागू करने में संदिग्धता और उलझन में वृद्धि होगी। जब कि दरमान खास तौर पर प्रचालक के लिए अधिसूचित किए जाएंगे। वीपीटी के दरमानों में बहिंगमन प्राथमिकता/बर्थ प्राथमिकता प्रभार से संबंधित स्थितियों का निर्धारण किया गया है। इसलिए बहिंगमन प्राथमिकता/बर्थ प्राथमिकता प्रभार से संबंधित प्रस्तावित नोट, संदिग्धता को दूर करने के लिए दरमानों में किए गए निर्धारण के अनुरूप बदला जाता है।

(x) दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.5 के अनुसार यदि किसी प्रश्न में शर्तें या दरमानों के बारे में स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या अपेक्षित हैं तो यह मामला/विषय वस्तु प्राधिकरण को भेजी जाएगी तथा इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय बाध्यकर होगा।

(xi) एआईपीएल से बोली प्रलेखों/रियायत करार में उल्लेखित निष्पादन मानकों/मानदंडों को पूरा करने की अपेक्षा की जाती है। एआईपीएल के वास्तविक निष्पादन पर प्राधिकरण द्वारा लेखा-जोखा रखा जाएगा। सेवा गुणवत्ता के संबंध में प्राप्त किसी भी शिकायत प्राप्त होने पर यह प्राधिकरण, आरोप के संबंध में पूछताछ कर सकता है तथा अपना निर्णय वीपीटी को भेज सकता है। एआईपीएल के विरुद्ध कोई कार्य करने की अवस्था में वीपीटी, रियायत-करार के प्रावधान के अनुसार उचित कार्रवाई करेगा।

(xii) एआईपीएल को निदेश दिए जाते हैं कि टर्मिनल पर वाणिज्यक प्रचालन के दौरान प्रत्येक तिमाही के पश्चात 15 दिन के अंदर पिछली तिमाही के दौरान आन्तरिक बंदरगाह की उत्तरी भुजा के ईक्यू-10 बर्थ पर व्यावहारिक और वित्तीय निष्पादनों के विषय में एक रिपोर्ट वीपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजेगा।

7.2. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों और समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन (वीपीटी) के आंतरिक बंदरगाह की उत्तरी भुज में ईक्यू 10 बर्थ पर एआईपीएल द्वारा प्रचालन कार्य के लिए दरमानों का संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

7.3. एआईपीएल द्वारा अधिसूचित दरमान वीपीटी पर एपीआईएल द्वारा वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने की तिथि से प्रभावी हो जाएगे।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./405/16]

अनुबंध

एवीआर इन्फा प्राइवेट लिमिटेड

द्रव बल्क कार्गो टर्मिनल के लिए अपक्रंत प्रशुल्क अनुसूची

परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) “दिवस” का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (iii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत होगा।
- (iv) “सप्ताह” का अर्थ 7 दिनों की अवधि होगी।

सामान्य निबंधन और शर्तें

(i) पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

(ii) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली

(क) भारतीय धज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।

(ख) विदेशी धज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

(iii) रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

(क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।

(ख) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उत्तराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।

(ग) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

(iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

(क) विश्वव्यापी तथा तटीय प्रचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:

(i) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

(ii) तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

* केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय धज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।

(ख) जहाजरानी महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी धज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गों/कंटेनर तटीय कार्गों/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

(v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

(ख) पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं एवं ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।

(घ) विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।

(vi) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज:

(क) उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।

(ख) दंडात्मक व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।

(ग) निजी प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।

(vii) किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा निर्निर्दिष्ट हो।

(viii) सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(ix) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

(x) उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

2.1. बर्थ किराये की अनुसूची:

क्र. सं.	पेत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (₹० में)	तटीय पोत (₹० में)
1.	कास्टिक सोडा, बायो-डीजल, खाद्य तेलों और रसायनों वाले पोत	1.72	1.03

2.2. पोत के अति-विराम के लिए दंडात्मक बर्थ किराया:

(i) सामान्य लागू बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया नीचे (ii) पर उल्लिखित निर्निर्दिष्ट अवधियों के बाद बर्थ की अभिग्रहणता के लिए पोत के अति-विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त प्रभार्य होगा, बशर्ते बर्थ के लिए माँग हो और उत्तराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने 10 घंटे पहले बीओटी प्रचालक अथवा इसके अधिकृत अधिकारियों द्वारा नोटिस दिया गया हो।

(ii) पोत को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए बिना दंड के कार्गो प्रचालन के पूरा होने के पश्चात बर्थ के अभिग्रहण की अनुमति होगी।

(क). बार्जों के माध्यम से बंकरों को लेने वाले पोत 8 घंटे

(ख). बार्जों के माध्यम से जल लेने वाले पोत 12 घंटे (पोत के सभीप बार्जों के स्थापन के समय से)

(ग). बार्जों से इतर स्रोत के माध्यम से जल/बंकरों को लेने वाले पोत 08 घंटे

(घ). सभी अन्य मामलों में 07 घंटे

बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

(i) बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से बर्थ के छोड़ने तक परिगणित की जाएगी।

(ii) (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रुक जाएगा।

(ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।

(ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय केवल लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।

(iii) दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

‘झूठा संकेत’ तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

(iv) उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर खराब होने अथवा बिजली गुल हो जाने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किर्हीं अन्य कारणों से उसके बर्थ में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।

(v) बर्हिंगमन प्राथमिकता / बर्थ किराया प्राथमिकता:

- (क). किसी भी पोत को बर्हिंगमन प्राथमिकता देने के लिए 1 दिन के बराबर (एक यूनिट = एक एक घंटा के 24 यूनिट) फीस या पोत के बर्थ पर कुल वास्तविक पड़ाव की अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया का शत-प्रतिशत जो भी अधिक हो, प्रभारित होगा।
- (ख). किसी भी पोत को बर्हिंग प्राथमिकता देने के लिए 1 दिन के बराबर (एक यूनिट = एक एक घंटा के 24 यूनिट) फीस या पोत के बर्थ पर कुल वास्तविक पड़ाव की अवधि के लिए संगणित बर्थ किराया का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, प्रभारित होगा।
- (ग). यदि बर्हिंगमन प्राथमिकता के लिए पोत को कार्याधीन लंगर/खाली बर्थ/मूरिंग के लिए स्थानांतरित किया जाता है और कार्याधीन बर्थ में वापस लाया जाता है तो ऐसी स्थिति में पोत का स्थानांतरण/पायलटेज प्रभार, बर्हिंगमन प्राथमिकता प्राप्त पोत पर प्रभार्य होगा।
- (घ). कोई कार्याधीन बर्थ, पोत उपलब्ध न होने के कारण खाली हो और प्राथमिकता तथा बर्हिंगमन प्राथमिकता वाला पोत उस बर्थ में लगाया जाता है और उससे पूर्व, मार्ग में कोई और पोत प्रतीक्षात नहीं है या मार्ग में खड़े पोत किसी भी स्थिति में बर्थ पर लगाए जाने के लिए तैयार नहीं हैं (दस्तावेजों के तैयार न होने/कार्गो की कमी/यल्लोज की कमी/हैच की सफाई/उत्तरायी या लदान कार्य करने वालों का अनिच्छुक होना) तो इसे “प्राथमिक बर्हिंग” नहीं कहा जाएगा। ऐसी स्थिति में बर्हिंग प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।
- (ङ). निम्नलिखित श्रेणी के जलयानों को छोड़कर शेष सभी पोतों पर प्राथमिकता/बर्हिंगमन प्राथमिकता के लिए उपर्युक्त अनुसार शुल्क प्रभार्य होगा:

 - (i). रक्षा मंत्रालय के कार्गो ले जाने वाले पोत।
 - (ii). सदभावना यात्रा पर आने वाले रक्षा मंत्रालय के पोत।
 - (iii). समुद्रिक विकास विभाग के अंटार्टिका अभियान के प्रयोजन के लिए किराए-
 - (iv). पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्राप्त कोई अन्य पोत।
 - (v). तटीय पोत, जिन्हें बर्हिंग प्राथमिकता दी जाएगी।
 - (vi). विशेष प्राथमिकता के बिना, पत्तन की बर्हिंग प्राथमिकता नीति के अनुसार बर्थ में लगाए गए पोत।

3. द्रव बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	कार्सिक सोडा	प्रति मीट्रिक टन	48.56	29.18
(ख).	बायो-डीजल	प्रति मीट्रिक टन	48.56	29.18
(ग).	खाद्य तेल	प्रति मीट्रिक टन	48.56	29.18
(घ).	रसायन	प्रति मीट्रिक टन	48.56	29.18

टिप्पणियाँ:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार द्रव कार्गो की पोत पर लदाई/पोत से उत्तराई, जैसी स्थिति हो, पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन, घाटशुल्क, और प्रचालक द्वारा दिए गए इस दरमान में किसी अन्य प्रभार द्वारा विशिष्ट रूप से शामिल नहीं किए गए सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार है।

4. भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन:

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक्यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत होंगे:-

(क) निःशुल्क अवधि:

आयात/निर्यात कार्गो : 7 दिन निःशुल्क

(ख) निःशुल्क अवधि के पश्चात दोनों आयात/निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रतिदिन)

विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात प्रथम सप्ताह	रु 10.13
पहले सप्ताह के बाद	रु 12.83

टिप्पणियाँ:

- (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश—दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- (iii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उत्तराई के पूरा होने दिन के बाद बाले दिन से परिणामित होगी।
- (iv). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपर्दर्गी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 20th January, 2017

No. TAMP/66/2016-VPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the AVR Infra Private Limited for notification of its Scale of Rates for Eastern Quay Berth (EQ-10) in the Northern Arm of Inner Harbour of Visakhapatnam Port for Handling Liquid Cargo (Excluding POL Products) on DBFOT basis as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/66/2016-VPT

AVR Infra Private Limited

...

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on 2nd day of January 2017)

This case relates to the proposal received from the AVR Infra Private Limited (AIPL) for notification of its Scale of Rates for Eastern Quay Berth (EQ-10) in the Northern Arm of Inner Harbour of Visakhapatnam Port for Handling Liquid Cargo (Excluding POL Products) on DBFOT basis.

2.1. AVR Infra Private Limited (AIPL) vide its letter dated 27 October 2016 has requested this Authority to notify its Scale of Rates. The main points made by AIPL are summarized below:

- (i). AIPL have completed construction of the subject project and obtained Completion Certification for commencement of commercial operations with effect from 28 September 2016.
- (ii). TAMP has published the Tariff Order vide Notification No.21 dated 24.02.2009. In accordance with clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) for the relevant year.

(iii). Vide Notification No.TAMP/12/2008-Misc. dated 8 April 2016, TAMP has provided the escalation factors to be applied based on WPI for the relevant years. For the base year commencing 1 January 2009, the escalation factor to be applied is 27.49%. Consequently, the tariff applicable for the period 1 April 2016 to 31 March 2017 shall be escalated and the Scale of Rates are furnished.

(iv). As required under Clause 10.2 of the TAMP Tariff Notification dated 24 February 2009, the Scale of Rates may kindly be notified.

(v). In respect of Storage Charges, the present SOR specifies the rates in ₹ per metric tonne per day basis. However, in liquid bulk storage trade practice, the Storage Charges are levied on ₹ per metric tonne per month basis. Further, there is no concept of Free Days in liquid bulk storage trade. AIPL has approached Visakhapatnam Port and TAMP with a request to modify the terms of SOR applicable to Storage Charges.

2.2. AIPL has furnished the following ceiling rates applicable for the aforesaid project and has requested to notify the same:

(i). Berth Hire Charges:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	Vessels carrying Caustic soda, Bio-diesel, Edible Oils and Chemicals	1.71	1.30

(ii). Liquid Bulk Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Caustic Soda	Per Metric Tonne	48.32	29.07
(b).	Bio-Diesel	Per Metric Tonne	48.32	29.07
(c).	Edible Oils	Per Metric Tonne	48.32	29.07
(d).	Chemicals	Per Metric Tonne	48.32	29.07

(iii). Storage Charges:

Description	Rate in ₹ per Metric Tonne per day
First week after expiry of free period	10.07
Beyond first week	12.75

The aforesaid tariff caps shall be revised every year based on a variation in the Wholesale Price Index (WPI). Such revision shall be based on indexation against 60% (sixty percent) of the variation in the WPI for a relevant year beginning 1st January and ending 31st December.

3.1. On initial scrutiny of the proposal, the AIPL was requested vide our letter dated 22 November 2016 to furnish requisite information/ clarification on following points:

(i). Complete proposed Scale of Rates alongwith the conditionalities governing the proposed rates as notified in the said upfront tariff Order.

(ii). The exact date of commencement of commercial operations.

(iii). A copy of the completion certificate from the Independent Engineer.

3.2. With reference to our letter dated 22 November 2016, the AIPL vide its e-mail dated 24 November 2016 has made the following submissions:

(i). AIPL has completed construction of the above referred project and obtained Completion Certification for commencement of commercial operations with effect from 28 September 2016. A copy of the Completion Certificate is furnished.

- (ii). For the subject project, TAMP has issued the first Tariff Order vide Notification No.21 dated 24.02.2009. The 2008 guidelines stipulate that Tariff Caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. For the year 2016-17, the escalation factor based to be applied on the upfront Tariff set for the base is 35.08 percent.
- (iii). The Scale Rates with the adjusted Tariff applicable for the year 2016-17 is enclosed.
- (iv). The AIPL vide its above referred letter has made a request to TAMP to notify its Scale of Rates immediately to commence commercial operations of the project.

4. A copy of AIPL's letter dated 24 November 2016 was forwarded to the VPT, Licensor, vide our letter dated 29 November 2016 seeking its comments. The VPT vide its letter dated 9 December 2016 has stated that the proposal of M/s.AIPL is found to be in order and hence there are no comments to offer from VPT.

Further, the VPT has submitted that the Independent Engineer of the subject project M/s.URS Scott Wilson India Pvt. Limited has certified that project have been completed and is declared fit for entry into commercial operation on 28 September 2016 and the customs notification in respect of the subject terminal is awaited to commence commercial operations.

5. A copy of Concession Agreement between the VPT Board and the AIPL is available with us. As per the Concession Agreement, the VPT has awarded the project of Development of Eastern Quay Beth-10 (EQ-10) in the Northern Arm of inner harbor of Visakhapatnam Port for handling liquid cargo (excluding POL products) on DBFOT basis to AVR Infra Private Limited (AIPL). The Concession Agreement with VPT has been signed on 16 August 2010 and the agreement is valid for a period of 30 years from the date of award of concession.

6.1. This Authority has passed an Order No. TAMP/17/2008-VPT dated 12 February 2009 on the proposal filed by Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of upfront tariff for handling liquid cargo and chemical at EQ-10 berth in the Northern Arm of Inner Harbour of Visakhapatnam Port on BOT basis which was notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 24 February 2009 vide Gazette No.21.

6.2. As per Clause 2.9.1. of the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing ceiling rates applicable to his operations before commencement of commercial operations as required under Section 48 of MPT Act and as per Clause 2.9.2. of tariff guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by this Authority shall be in line with the tariff caps prescribed for the port and included in the bid document subject to indexation explained in Clause 2.8. Such Scale of Rates and statement of conditions shall be notified by this Authority in the Gazette of India as required by the Major Port Trusts Act, 1963.

6.3. As per clause 2.8 of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Ports, 2008, the Tariff Caps are to be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year, and the adjusted tariff will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

6.4. The base year for the upfront tariff and the corresponding annual escalation with effect from 1 April 2016 were already communicated to all the Major Port Trusts including VPT vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc. dated 12 April 2016.

6.5. As per clause 5 [General Note to Schedule (2) to (4)] of the Scale of Rates of the upfront tariff Order dated 12 February 2009 fixing upfront tariff for the facility in reference, tariff caps have to be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Accordingly, the escalation factor to be applied in the case in reference is 35.08% as per our letter dated 12 April 2016 read with clause 5 of the Scale of Rates.

7.1. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This Authority has passed an Order No.TAMP/17/2008-VPT dated 12 February 2009 fixing upfront tariff based on the proposal filed by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixing upfront tariff cap for EQ10 project for handling liquid cargo and chemicals on BOT basis in Visakhapatnam Port which was notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 24 February 2009 vide Gazette No.21.
- (ii). The VPT has awarded the project of Development of Eastern Quay Beth-10 (EQ-10) in the Northern Arm of inner harbor of Visakhapatnam Port for handling liquid cargo (excluding POL products) on DBFOT basis to AVR Infra Private Limited (AIPL) and entered into a Concession Agreement on 16 August 2010 for a period of 30 years.

(iii). As brought out earlier, Clause 2.9.1. of the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff requires the private operator to approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing ceiling rates applicable to his operations before commencement of commercial operations. Accordingly, the AIPL has approached this Authority with a request to notify the Scale of Rates as required under the Tariff Guidelines of 2008.

(iv). As reported by the AIPL, the operator has obtained completion certificate for commencement of commercial operations with effect from 28 September 2016. This is also supported with copy of the Independent engineer's certificate for commencement of the commercial operation. The VPT has also confirmed that the Independent Engineer of the subject project has certified the project is completed and is declared fit for commercial operation on 28 September 2016. Relying on the position reported by AIPL and VPT, this Authority is inclined to entertain the proposal of AIPL for notification of the Scale of Rates approved in February 2009 subject to adjustment with reference to the indexation of the rates so approved to WPI to the extent of 60%.

(v). As per Clause 2.9.2. of the Tariff Guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by this Authority for the private operator should be in line with the tariff caps prescribed for the Port and included in the bid document, subject to indexation as explained earlier. Article 8.1 of the Concession Agreement (C.A.) entered between the VPT and AIPL governs levy of the tariff at EQ-10 berth in the Northern Arm of Inner Harbour as per the Concession Agreement. As per Article 8.1 of the C.A., the Concessionaire i.e. AIPL shall be entitled to recover tariff from the users of the Project Facilities and Services as per the Tariff Notification annexed as Appendix-12. It is seen that Appendix-12 appended to C.A. gives reference to the Notification details of the Upfront Tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/17/2008-VPT dated 12 February 2009.

(vi). The proposal submitted by AIPL is found to be in order by VPT and the port has no comments to offer. Further, the independent engineer of the subject project M/s. URS Scott Wilson India Pvt. Limited has, in his Provisional Completion Certificate, certified that project has been completed and is declared fit for entry into commercial operation on 28 September 2016 and the customs notification in respect of the subject terminal is awaited to commence commercial operations.

(vii). With reference to the indexation of the upfront tariff fixed vide Order dated 12 February 2009 as required under Clause 2.8. of the 2008 Guidelines, it is noteworthy that the AIPL, while filing of its draft proposed SOR, has applied the applicable escalation factor of 35.08% on the tariff caps considering the base year 1 January 2008. In this regard, it is relevant to mention that para 10.1 of the said upfront tariff order as well as the general note to schedule (2) to (4) of Scale of Rates (SOR) approved in the upfront tariff order, state that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Since, the Order and the general note explicitly state the base year for WPI escalation has to be 1 January 2008, the escalation factor of 35.08% considered by AIPL to arrive at the indexed Scale of Rates taking the base as 1 January 2008 based on the applicable escalation factor announced by this Authority vide letter no.TAMP/12/2009-Misc. dated 12 April 2016 is found to be in order.

(viii). It is seen that the tariff items notified vide Order of February 2009 have been subjected to change in view of the application of applicable escalation factor. For the subsequent years as well, the indexation to the extent of 60% of the WPI occurring between January 2008 and January of the relevant year has to be with reference to the tariff approved vide Order no.TAMP/17/2008-VPT dated 12 February 2009 and not with reference to the indexed Scale of Rates approved in this Order. The General note to Schedule (2) to (4) proposed by AIPL retaining the general note approved in the Order dated 24 February 2009 is, therefore, suitably modified clarifying this position. This is in line with the prescription made in the Scale of Rates of other BOT operators governed under 2008 guidelines who have commenced the operations.

(ix). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 12 February 2009 are retained subject to the following.

(a). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the

guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to the Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, *inter alia*, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the AIPL has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (b). It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A (ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The amended provisions approved by this Authority in the recent Order has been updated accordingly, in the Scale of Rates of AIPL.
- (c). For ousting priority/ priority berth hire charges, the AIPL has proposed a general condition stating that the rates and conditions for granting ousting priority berthing/ priority berthing are governed by the Government guidelines in this regard and provisions in the SOR of VPT. The said prescription is as approved in the upfront tariff Scale of Rates approved in the Order dated 12 February 2008 for VPT to invite bids. Now the current exercise is to notify the Scale of Rates in the name of the BOT operator. Hence, linking levy of priority/ ousting priority berthing charges to the Scale of Rates of VPT will lead to ambiguity and confusion while implementing the Scale of Rates by the BOT operator, when a Scale of Rates exclusive to the operator is notified. The Scale of Rates of VPT prescribes specific conditions relating to charges for priority berthing and ousting priority. The proposed note is, therefore, replaced with the conditionalities relating to ousting priority and priority berth hire charges in line with the prescription in the Scale of Rates of VPT to avoid any ambiguity.
- (x). As per clause 3.8.5 of the 2008 guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditions, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.
- (xi). The AIPL is expected to perform at least at the performance standards / norms brought out in the bid documents / Concession Agreement. The actual performance of the AIPL will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority may enquire into such allegation and forward its findings to the VPT. If any action is to be taken against the AIPL, the VPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the Concession Agreement.
- (xii). During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the AIPL is directed to submit to this Authority through the VPT a report containing the physical and financial performance at EQ-10 berth in the Northern Arm of Inner Harbour during the preceding three months.

7.2. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates for the EQ-10 berth in the Northern Arm of Inner Harbour of Visakhapatnam Port for handling liquid cargo (excluding POL products) on DBFOT basis at Visakhapatnam Port Trust (VPT) to be operated by the AIPL at VPT attached as **Annex**.

7.3. The Scale of Rates notified for AIPL will come into force from the date of commencement of commercial operations by AIPL at VPT.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./405/16]

Annex

AVR INFRA PRIVATE LIMITED
UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR LIQUID BULK CARGO TERMINAL

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director of Shipping / competent authority.
- (ii). **"Day"** shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (iii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). **"Week"** shall mean a period of 7 days.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:

- (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). (a). The berth hire for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, iron ore and iron ore pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments for any charge under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.
 - (c). The delay in refunds by the terminal operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (x). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

2.1. Schedule of Berth hire:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in ₹)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	Vessels carrying Caustic soda, Bio-diesel, Edible oils and Chemicals	1.72	1.03

2.2. **Penal Berth hire for overstaying of vessel:**

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstaying of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the BOT operator or its authorised officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below: -
 - (a). Vessels taking bunkers through barges. 08 hrs
 - (b). Vessels taking water through barges. 12 hrs [From the time of placement of barges alongside vessel].
 - (c). Vessels taking Water / Bunkers through source other than barges. 08 hrs
 - (d). In all other cases 07 hrs

General Notes relating to berth hire:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation facilities.
- (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal". "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (iv). No Berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability / break down of equipment and any other reasons including power failure attributable to the terminal operator.

Ousting Priority/Priority berth Hire:

- (a). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100 % of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
- (b). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75 % of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.

- (c). If a vessel is shifted from the working berth to Anchorage/Idle berth/mooring to accommodate ousting priority vessel and brought back to working berth subsequently, the shiftings/ pilotage of such vessel shall be levied on the vessel enjoying ousting priority.
- (d). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
- (e). The fee for according priority/ ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
 - (i). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
 - (ii). Defence vessels coming on goodwill visits.
 - (iii). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
 - (iv). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.
 - (v). Coastal vessels which will be accorded priority berthing.
 - (vi). For vessels berthed as per Port's berthing policy without availing any specific priority.

3. LIQUID BULK CARGO HANDLING CHARGES:

SI. No.	Commodity	Unit	Rate in ₹	
			Foreign	Coastal
(a).	Caustic Soda	Per Metric Tonne	48.56	29.18
(b).	Bio-Diesel	Per Metric Tonne	48.56	29.18
(c).	Edible oils	Per Metric Tonne	48.56	29.18
(d).	Chemicals	Per Metric Tonne	48.56	29.18

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for loading / unloading of liquid cargo from / to vessel as the case may be, transportation of cargo through pipeline, wharfage, and all other miscellaneous services which are not specifically covered by any other charge in this Scale of Rates provided by the operator.

4. STORAGE CHARGES PER TONNE PER DAY:

The storage charges for the cargo stored in the tankage beyond the free period allowed shall be as below:

- (A). **Free period:**
Import / Export cargo : 7 days free
- (B). **Storage charges on both import / export cargo after free period**

Description	Rate in ₹ per tonne per day
First week after expiry of free period	₹10.13
Beyond 1 st week	₹12.83

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.

- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) to (4) ABOVE:

The tariff caps prescribed in the Scale of Rates of AVR Infra Private Limited takes into consideration the upfront tariff approved by the Authority vide Order No.TAMP/17/2008-VPT dated 12 February 2009 and applying indexation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. For the subsequent years as well, upfront tariff approved in the Order No.TAMP/17/2008-VPT dated 12 February 2009 will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.